

# Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XLIV. — Wydana i rozesłana dnia 29 września 1885.

**141.**

**Dokument koncesyjny z dnia 29 sierpnia 1885,**

na koleje żelazne parowe: z Hatny do Dołhopola i z Hliboki do Berhomethu z odnogą z Karapczina do Czudina i z Hadika do Radowiec.

**My Franciszek Józef Pierwszy,  
z Bożej łaski Cesarz Austriacki;**

Król Apostolski Węgierski, Król Czeski, Dalmacki, Kroacki, Sławoński, Galicyjski, Lodomeryjski i Illiryski; Arcyksiążę Austriacki, Wielki Książę Krakowski, Książę Lotaryński, Salzburski, Styryjski, Karyntyjski, Kraiński, Bukowiński, Górno i Dolno Szląski; Wielki Książę Siedmiogrodzki; Margrabia Morawski; uksiążęcony Hrabia na Habsburgu i Tyrolu itd. itd. itd.

Gdy baron Aleksander Petrino, baron Piotr Petrino, baron Jakób Symonowicz, Emanuel Tabora, Modest Grygoreea, Henryk Popper, Dr. Wiktor Umlauff Frankwell i Karol Götz podali prośbę o udzielenie im koncesyi na wybudowanie i utrzymywanie w ruchu kolei miejscowych z Hatny do Dołhopola, z Hliboki do Berhomethu z odnogą z Karapczina do Czudina i z Hadika do Radowiec, przeto ze względu na powszechną użyteczność tego przedsięwzięcia, widzimy się spowodowani nadać proszącym koncesyą niniejszą na zasadzie ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238), jakoteż ustaw z dnia 25 maja 1880 (Dz. u. p. Nr. 56), z dnia 26 grudnia 1882 (Dz. u. p. Nr. 180) i z dnia 28 grudnia 1884 (Dz. u. p. Nr. 203), w sposób następujący:

## §. 1.

Nadajemy koncesyonaryuszom prawo wybudowania i utrzymywania w ruchu następujących kolei, które wybudowane być mają jako miejscowe ze szlakiem normalnym a mianowicie:

- a) od stacyi w Hatny uprzywilejowanej kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej na Gurę humorę do Dołhopola,
- b) od stacyi w Hliboce uprzywilejowanej kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej na Karapczin do Berhomethu z odnogą z Karapczina do Czudina i
- c) od stacyi w Hadiku na uprzywilejowanej kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej do Radowiec.

## §. 2.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się następujące ulgi:

- a) uwolnienie od stępli i opłat od wszelkich umów, wpisów hipotecznych, podań i jakichkolwiek innych dokumentów, dotyczących się zebrania kapitału i zabezpieczenia odsetków, jakoteż ruchu aż do czasu otwarcia ruchu, tudzież od dokumentów, dotyczących się nabycia gruntów, budowy i urządzenia kolei aż do końca pierwszego roku ruchu;
- b) uwolnienie od stępli i opłat pierwszej emisji akcyj tudzież kwitów tymczasowych, jakoteż uwolnienie od opłat za przeniesienie własności zakupionych gruntów;
- c) uwolnienie od opłat i taks za nadanie koncesyi i za wygotowanie niniejszego dokumentu koncesyjnego; wreszcie
- d) uwolnienie od podatku dochodowego i zarobkowego, od opłat stęplowych, którym podlegają kupony, jakoteż od wszelkiego nowego podatku, któryby w przyszłości mocą ustawy był zaprowadzony aż do dnia 5 czerwca 1913.

## §. 3.

Koncesyonaryusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei w §. 1 pod a) i b) wzmiankowanych natychmiast, ukończyć je najpóźniej w przeciągu półtrzecia roku, licząc od dnia dzisiejszego, budowę zaś kolei z Hadika do Radowiec najpóźniej w przeciągu dwóch lat, od otwarcia ruchu na kolejach, wzmiankowanych w §. 1 pod a) i b), gotowe koleje oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, złożyć mają koncesyonaryusze kaucyą w sumie pięćdziesiąt tysięcy (50.000) złotych w tych papierach, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucya ta uznana być może za przepadłą.

Kaucya zwrócona być powinna w ciągu trzydziestu dni po urzędowem sprawdzeniu bez zarzutu budowy kolei koncesyonowanych.

## §. 4.

Do wybudowania tych kolei koncesyonowanych, nadaje się koncesyonaryuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncesyonaryuszom do wybudowania wszelkich odnóg, prowadzących do zakładów przemysłowych, gdyby Rząd uznał potrzebę wybudowania takich kolei ze względu na dobro publiczne.



## §. 5.

We względzie budowy kolei koncesyonowanych i ruchu na nich, zastosować się powinni koncesyonaryusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które ministerstwo handlu ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na koleje żelazne z dnia 14 września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i do Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które w przyszłości wydane być mogą.

Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa przepisanych w Porządku ruchu kolei żelaznych, o ile ze względu na zmniejszenie chyżości największej, ministerstwo handlu uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda ministerstwo handlu.

## §. 6.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo przeniesienia na Spółkę akcyjną „kolej miejscowa czerniowiecko-nowosielicka“, której firma będzie odpowiednio zmieniona, praw i obowiązków, które dla nich z koncesyi niniejszej wynikają, a to pod warunkami, które Administracya państwa ustanowi, z zastrzeżeniem odpowiedzialności, ciężającej na koncesyonaryuszach w myśl artykułu II, ustępu c) ustawy z dnia 1 maja 1885 (Dz. u. p. Nr. 66).

Przeniesienie to nastąpić ma bez wynagrodzenia a względnie tylko za zwrotem wydatków przygotowawczych, przez koncesyonaryuszów rzeczywiście poniesionych a nie wliczonych już w kapitał na budowę, i które Inspekeya główna kolei austriackich ma sprawdzić i zatwierdzić.

Stosunek prawny statutem opisany, który powstanie przez zjednoczenie tych kolei miejscowych w jedno przedsiębiorstwo, urządzić należy w ten sposób, że akcyje pierwszorzędne i zakładowe nowej emisji, używać będą na przyszłość tych samych praw, co odpowiednie rodzaje akcyj Spółki akcyjnej, która istniała dotychczas pod firmą „kolej miejscowa czerniowiecko-nowosielicka“.

Wypuszczenie w obieg obligacyj pierwszorzędnych jest wzbronione.

Nowe akcyje pierwszorzędne, które Spółka powyższa wypuścić ma w obieg celem zebrania funduszków na budowę kolei miejscowych koncesyonowanych, a których sumę Administracya państwa ma w swoim czasie oznaczyć, mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia pierwszeństwo przed akcyjami zakładowymi.

Zanim akcyje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, dywidenda przypadająca na akcyje pierwszorzędne, nie może wynosić więcej nad pięć od sta.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w obrębie okresu koncesyjnego według planu podlegającego zatwierdzeniu Rządu.

Formularze akcyj zakładowych i akcyj pierwszorzędnych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

## §. 7.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych niższych, a to stosownie do postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych na kolei lwowsko-czerniowiecko-jasskiej kiedykolwiek obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej obu połów monarchyi, do strzelców krajowych tyrolskich, i to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, tudzież do korpusu straży wojskowej sądów cywilnych wiedeńskich, do żandarmeryi, jakoteż do straży skarbowej i straży bezpieczeństwa po wojskowemu uorganizowanej.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez spółki kolei austriackich umowy względem zakupu i utrzymywania w pogotowiu parku do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swojemi parkami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, tudzież do postanowień organicznych i instrukcyj dla oddziałów kolei polowej, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1 czerwca 1871.

Ten obowiązek przystąpienia odnosi się także do umowy ze spółkami kolejowemi względem pomagania sobie nawzajem swoją służbą w razie przewożenia większych transportów wojskowych i do przepisu o transportach wojskowych na kolejach żelaznych.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonaryuszach tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich na kolei koncesyonowanej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonemi ułatwieniami a orzeka o tem ministerstwo handlu.

Koncesyonaryusze zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć wzgląd na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i Obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19 kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

Koncesyonaryusze obowiązani są w razie uruchomienia wojska lub wojny wstrzymać ruch na kolejach koncesyonowanych bez pretensyi do wynagrodzenia o tyle i na tak długo, o ile Władza wojskowa uzna to za potrzebne do ruchów wojskowych lub jakiegokolwiek innych czynności wojennych na drogach publicznych, któreby kolej przecinała.

#### §. 8.

Koncesyą nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolei w myśl §fu 9, lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne aż do dnia 5 czerwca 1973, i od tego czasu traci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesyi przed upływem przerzeczonego czasu, gdy określone w §fie 3cim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia i utrzymywania ruchu nie będą dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie da się usprawiedliwić w myśl §fu 11go lit. b) ustawy o koncesyach na koleje żelazne a mianowicie wstrząśnieniami politycznemi i finansowemi.

#### §. 9.

Utrzymywanie ruchu na koncesyonowanych kolejach miejscowych, obowiązani są koncesyonaryusze przekazać na zasadzie umowy, zatwierdzeniu ministerstwu handlu podlegającej, z odpowiedniem zastosowaniem warunków, dotyczących utrzymywania ruchu na kolei miejscowej czerniowiecko-nowosieleckiej, zarządowi łączącej się z nią austriackiej kolei głównej lwowsko-czerniowiecko-suczawskiej, na pierwsze lat dwadzieścia (20).

Rząd zastrzega sobie, że gdyby powyższa kolej główna przeszła kiedykolwiek pod zarząd państwa lub została przez państwo nabyta, będzie miał prawo objąć



także wykonywanie ruchu na koncesyonowanych kolejach miejscowych i utrzymywać go aż do końca okresu koncesyjnego na rachunek koncesyonaryuszów lub Spółki akcyjnej, która zajmie ich miejsce.

Atoli w takim razie ruch utrzymywany być ma pod temi samemi warunkami, które w powyższej umowie, tyczącej się ruchu, zostały ustanowione, lub pod takimi, któreby nie były dla koncesyonaryuszów mniej korzystne od ustanowionych w tejże umowie.

#### §. 10.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolei koncesyonowanych po ich wybudowaniu i otwarciu na nich ruchu w każdym czasie, a w tym razie wynagrodzi koncesyonaryuszów gotówką.

Dla oznaczenia ceny odkupu obliczone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu lat siedmiu przed rzeczywistą chwilą odkupu, z tego stracone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i policzony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Gdyby jednak średni dochód czysty, w ten sposób obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, która potrzebna jest do oprocentowania po pięć od sta i umorzenia kapitału zakładowego rzeczywistego, przez Rząd zatwierdzonego, w przeciągu okresu koncesyjnego, natenczas ta suma roczna uważana będzie za dochód czysty, mający służyć za podstawę do wymierzenia ceny odkupu.

W przerzeczony sposób postąpi się także w tym przypadku, gdyby kolej odkupiona być miała przed upływem siódmego roku ruchu.

Celem wynagrodzenia koncesyonaryuszów, Administracya państwa według własnego wyboru, albo płacić im będzie rentę, wyrównywającą powyższym dochodem średnim a to z dołu w ratach półrocznych dnia 1 stycznia i dnia 1 lipca każdego roku aż do upływu okresu koncesyjnego, albo zapłaci im jednorazowo sumę, odpowiadającą policzalnej, na podstawie oprocentowania po pięć od sta wymierzonej wartości kapitałowej rent rocznych, które od chwili odkupu kolei wypadałoby płacić aż do upływu okresu koncesyjnego.

Kapitał powyższy zapłacony będzie według wyboru Rządu albo gotówką albo obligacyami długu państwa po kursie, jaki będzie na giełdzie wiedeńskiej w przededniu wypłaty.

Suma kapitału zakładowego rzeczywistego podlega zatwierdzeniu Rządu.

Gdyby po upływie pierwszego roku ruchu jeszcze jakie nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Przez odkupienie kolei i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia, w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolei, niniejszem koncesyonowanej, ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze rezerwowe i obrotowe z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już całkiem lub częściowo użyte stósownie do swego przeznaczenia.

## §. 11.

Gdy koncesya utraci moc swoję i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolei koncesyonowanych i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także park wozowy i zapasy materyałów, jakoteż fundusze obrotowe i zasobowe, z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były całkiem lub częściowo użyte stósownie do swego przeznaczenia (§. 10).

Tak wtedy, gdy koncesya moc swoję straci, jak i w razie odkupienia kolei (§. 10), zatrzymają koncesyonaryusze na własność utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa fundusz zasobowy i należące się im aktywa, tudzież te osobne zakłady i budynki, z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił ich z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

## §. 12.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolei i urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, aby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Ze względu na to, że w myśl §. 10 służy Rządowi prawo odkupienia kolei, koncesyonaryusze obowiązani są przedstawić Rządowi do zatwierdzenia umowy, dotyczące się budowy i dostaw.

Rząd ma także prawo wydelegowania komisarzy do wglądania w zarząd, a mianowicie wydelegowania na koszt koncesyonaryuszów komisarzy, którzyby w sposób, jaki uznają za stósowny, czuwali nad tem, by kolej wybudowana została zgodnie z projektem i umowami.

Komisarz przez Rząd ustanowiony dla tych kolei miejscowych a względnie urzędujący przy przedsiębiorstwie, które będzie złączone z koleją miejscową czerńowiecko-nowosielską, ma prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyi przedstawiającej dyrekcją Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru.

Za nadzór niniejszem ustanowiony, koncesyonaryusze nie są obowiązani płacić skarbowi państwa wynagrodzenia.

Również uwalnia się koncesyonaryuszów od przepisanego w §fie 89 Porządku ruchu kolei z dnia 16 listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852) obowiązku wynagradzania nadwyżki kosztów dozoru policyjnego i akeyzowego, jakoteż od obowiązku wystawienia bezpłatnie i utrzymywania lokali urzędowych.

## §. 13.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia, ponawiało się naruszenie lub zaniedbanie obowiązków, w dokumencie koncesyi lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającemi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesyą jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.



Ostrzegając surowo, aby nikt nie czynił nic przeciwnego postanowieniom koncesyi niniejszej i nadając koncesyonaryuszom prawo uciekania się do Naszych sądów w sprawach o wynagrodzenie udowodnionej szkody, rozkazujemy wyraźnie wszystkim władzom, do których to należy, aby nad koncesyą i wszystkimi postanowieniami w niej zawartemi, ściśle i troskliwie czuwały.

W dowód czego wydajemy niniejszy list, pod Naszą większą pieczęcią, w Naszem głównem i rezydencyonalem mieście Wiedniu dnia dwudziestego dwiętego miesiąca sierpnia, w roku zbawienia tysiąc ośmset ośmdziesiątym piątym, Naszego panowania trzydziestym siódmym.

**Franciszek Józef r. w.**



**Taaffe r. w.**

**Pino r. w.**

**Dunajewski r. w.**

**142.**

## **Obwieszczenie ministerstwa skarbu z d. 25 września 1885,**

**o przeniesieniu c. k. komory pomocniczej II klasy collacko-caprilskiej z Caprila do Collara.**

Komora pomoenicza II klasy collacko-caprilska, która była ustanowiona w Caprilu we Włoszech, przeniesiona została napowrót z Caprila do Collara w Tyrolu i używa odtąd nazwy c. k. komora pomoenicza II klasy w Collaru.

**Dunajewski r. w.**

